Facetbestemmingsplan geluidzonering Groningen Airport Eelde

gemeente Tynaarlo

ONTWERP

BügelHajema

Plek voor ideeën

Facetbestemmingsplan geluidzonering
Groningen Airport Eelde

ONTWERP

Inhoud

Toelichting
Regels en bijlagen
Verbeelding

8 september 2011
Projectnummer 247.10.01.20.00

Ideeën voor een plek

T o e l i c h t i n g

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
2	Planbeschrijving	11
3	Economische uitvoerbaarheid	15
4	Overleg en inspraak	17

1 Inleiding

Het voorliggende bestemmingsplan kent haar oorsprong in de verlenging van baan 23/05 van Groningen Airport Eelde. De baanverlenging vindt plaats op basis van het besluit Aanwijzing luchtvaartterrein Eelde van 15 mei 2001 (Staatscourant 2001, nummer 98). Dit besluit is in de afgelopen jaren naar aanleiding van bezwaar- en beroepsprocedures diverse malen aangepast[1]. De meest recente beslissing op bezwaar is genomen op 19 februari 2010 (Staatscourant, nummer 3403, 3 maart 2010). De aanwijzing bestaat uit verschillende delen, waaronder een zogenaamd RO-besluit dat is gebaseerd op artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 Wet op de Ruimtelijke Ordening.
Als gevolg van deze baanverlenging zullen de geluidcontouren rond de luchthaven wijzigen. Deze nieuwe geluidcontouren dienen op grond van artikel 37 WRO (oud) binnen één jaar na dagtekening van het besluit (19 februari 2010) in een bestemmingsplan te worden verankerd. Deze termijn is in beginsel een termijn van orde in de zin dat het niet voldoen hieraan juridische gevolgen heeft.
Door middel van het voorliggende bestemmingsplan komt de huidige (interim-) geluidzone te vervallen en worden de nieuwe geluidzones planologisch geregeld.

PLANGEBIED

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de gronden binnen de huidige interim-geluidzone en de nieuwe geluidcontour.
Het voorterrein van de luchthaven en delen van het banenstelsel zijn ook meegenomen in dit plan, hoewel de regeling op zichzelf geen juridische consequenties heeft voor dit gebied, omdat het tot de inrichting van de luchthaven behoort en geen geluidgevoelige bestemmingen kent. Het is echter meegenomen om de zonering compleet en consequent vast te leggen in bestemmingsregelingen.
Het andere deel van het banenstelsel ten behoeve van de verlenging en de kern Yde - De Punt zijn niet in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen. Voor beide gebieden geldt dat de zonering al is opgenomen in recent door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplannen Baanverlenging en Kleinere kernen. Wat betreft de baanverlenging geldt (net als voor het voorterrein) dat de contour geen juridische gevolgen heeft omdat deze tot de inrichting zelf behoort en geen gevoelige bestemmingen kent. Voor het dorp Yde - De Punt is uitsluitend de 47 Bkl-contour van belang.
De exacte plangrens van het voorliggende plan is aangegeven in de van dit bestemmingsplan onderdeel uitmakende verbeelding.

[1] Een overzicht van de beslissingen op bezwaar en uitspraken in beroep ligt ter inzage bij het ministerie van I&M.

PARTIËLE HERZIENING

De vier vigerende bestemmingsplannen in het hiervoor genoemde gebied zijn:

- het bestemmingsplan Buitengebied van de voormalige gemeente Vries (vastgesteld d.d. 28 oktober 1997 en goedgekeurd d.d. 9 juni 1998);
- het bestemmingsplan Buitengebied Eelde (vastgesteld d.d. 10 september 1996 en goedgekeurd d.d. 18 april 1997);
- het bestemmingsplan Groningen Airport Eelde voorterrein (vastgesteld d.d. 4 december 2001 en goedgekeurd d.d. 2 juli 2002).
- het bestemmingsplan Buitengebied 1974 (vastgesteld d.d. 18 juni 1973, goedgekeurd d.d. 27 augustus 1974).

Deze bestemmingsplannen blijven van kracht voor het plangebied, alleen worden daarin de gevolgen van de baanverlenging op grond van de aanwijzing verwerkt. Deze plannen worden daarom partieel herzien.
De gemeente is recent gestart met de actualisering van het totale buitengebied van de gemeente waarin de aspecten van deze partiële herziening zullen worden opgenomen. De herziening van het totale Buitengebied vraagt echter veel tijd. Daarom is ervoor gekozen een partiële herziening (ook wel facetbestemmingsplan genoemd) op te stellen. Dit is een bestemmingsplanregeling waarin slechts één aspect of enkele aspecten van het ruimtelijk beleid wordt of worden (her)overwogen. Het geldende bestemmingsplan voor het gebied blijft van kracht, maar krijgt als het ware een extra of een andere regeling.[2]

HERZIENING BESTEMMINGSPLAN BUITENGEBIED

De afweging met betrekking tot alle overige ruimtelijke aspecten in dit bestemmingsplangebied zal plaatsvinden in het kader van het in ontwikkeling zijnde bestemmingsplan Buitengebied. De gemeente stelt daartoe allereerst een Nota van uitgangspunten op, die zal worden gecommuniceerd met de gebruikers van het buitengebied. Op grond van deze Nota van uitgangspunten zal vervolgens het bestemmingsplan Buitengebied worden opgesteld. Op dat moment zullen de geluidszones worden meegenomen in dat plan en vervalt deze partiële herziening.

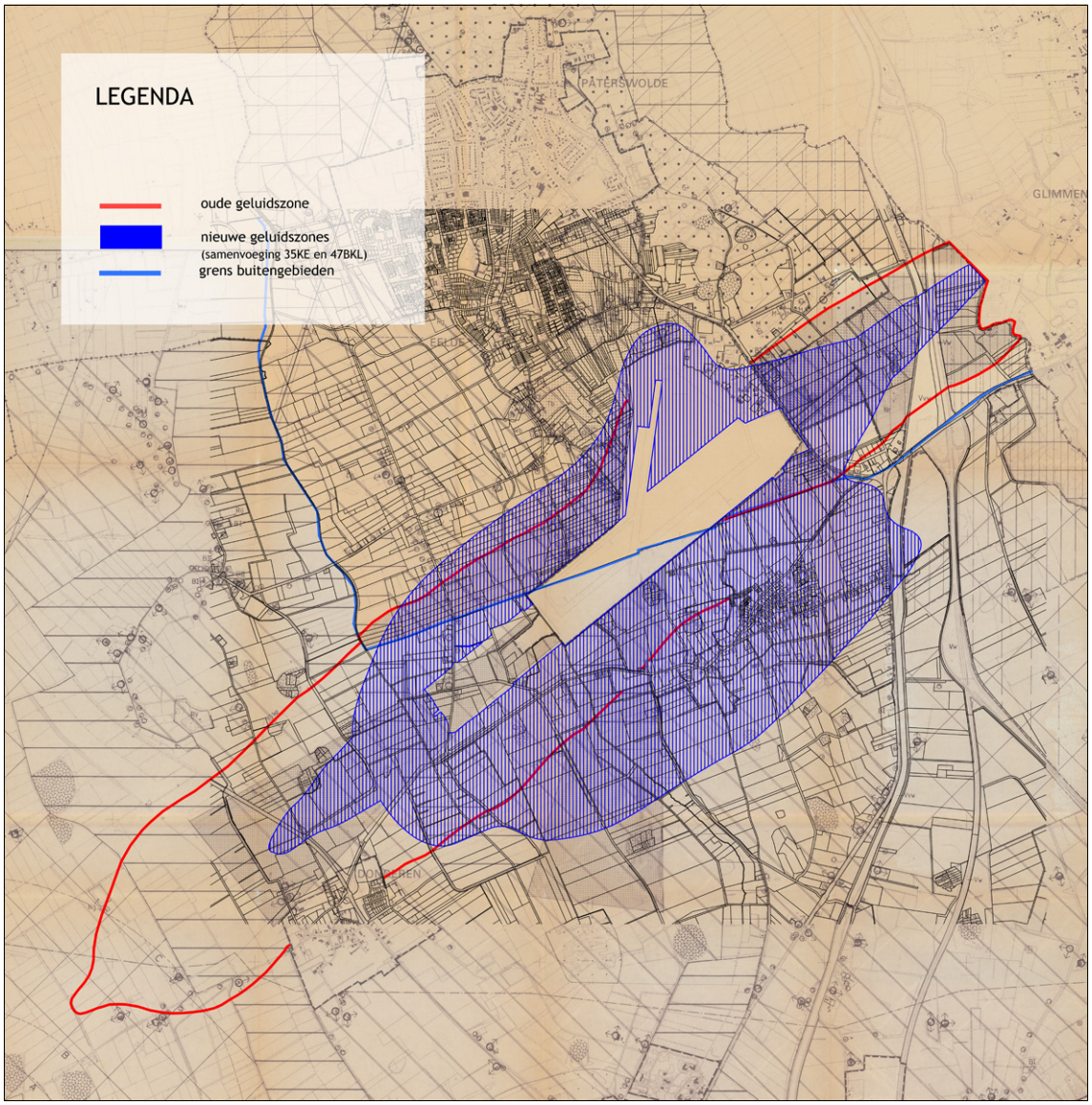
COMPENSATIE

Aanverwante maatregelen

Naast deze partiële herziening waarin de geluidzones worden vastgelegd en het bestemmingsplan baanverlening waarin de baanverlening zelf wordt geregeld zullen er als gevolg van de baanverlenging in het plangebied bomen worden gekapt en wordt er nieuwe natuur aangelegd.
Deze compensatiemaatregelen worden geregeld in een apart projectbesluit dat op 28 september 2010 is genomen door Burgemeester en wethouders van Tynaarlo. Ook dit projectbesluit loopt vooruit op het toekomstig bestemmingsplan Buitengebied waarin de maatregelen worden geregeld.
Uiteraard zullen maatregelen die noodzakelijk zijn voor het vliegverkeer maar die reeds geregeld zijn in de vigerende bestemmingsplannen, in de toekomst ook weer worden opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied.

---

[2] De mogelijkheid om bestemmingsplannen partieel te herzien, bestaat al jaren, maar was met de komst van de nieuwe Wro even onzeker. De mogelijkheid is echter bij besluit van 2 september 2010 bevestigd (Staatsblad 2010, 684).


LEGENDA
oude geluidszone
nieuwe geluidszones
(samenvoeging 35KE en 47BKL)
grens buitengebieden
PATERSWOLDE
GLIMMEN

Planbeschrijving 2

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in het opheffen van de huidige en het verankeren van de nieuw berekende geluidszones.

Geluidszone

BELEID

In de afgelopen jaren is gewerkt aan nieuwe wet- en regelgeving voor regionale en kleine burgerluchthavens en militaire luchthavens. Met de invoering van de Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) op 1 november 2009, is de Wet luchtvaart gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- decentralisatie van taken en bevoegdheden naar de provincie;
- nieuwe normering voor externe veiligheid en geluid;
- stroomlijning van besluitvormingsprocedures;
- een duidelijker scheiding van rollen en verantwoordelijkheden tussen overheid en luchtvaartsector;
- aanpassing regelgeving militaire luchthavens.

Op grond van artikel XVIa van de RBML blijft op verzoeken tot wijziging van een aanwijzingsbesluit (indien het verzoek daartoe is ingediend voor de datum van publicatie in het Staatsblad), het oude recht van toepassing. De aanvraag van GAE is ingediend voor 24 december 2008 (de datum van publicatie van het RBML). Dit betekent dat voor GAE de Wet luchtvaart met het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bggl) en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl) het wettelijke kader blijft voor de wijziging van de aanwijzing van GAE.

Het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bggl) regelt de toe te laten woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen binnen de 35 Ke-contour.

- Tot 40 Ke is deze bebouwing mogelijk op bijzondere locaties zoals het opvullen van open plekken, vervanging van reeds aanwezige bebouwing en dergelijke.
- Tot 45 Ke is deze bebouwing beperkt mogelijk onder andere met het oog op grond- of bedrijfsgebondenheid, reeds eerder geprojecteerde bebouwing.
- Onder bijzondere voorwaarden is 55 Ke respectievelijk 65 Ke toelaatbaar bij vervanging van reeds aanwezige bebouwing die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone reeds aanwezig zijn en reeds een hogere belasting ondervinden dan 40 Ke.

Het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl) regelt de toe te laten geluidsbelasting van geluidgevoelige objecten voorzover deze niet reeds vallen onder het regiem van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart.
Tussen de 47 Bkl- en 57 Bkl-contour zijn geluidgevoelige objecten alleen toegestaan ten behoeve van:

- het opvullen van open plekken;
- grond- of bedrijfsgebondenheid;
- vervanging van reeds bestaande bebouwing.

TOELICHTING

Artikel 2 van het RO-besluit (15 mei 2001) schrijft voor dat gemeenteraden verplicht zijn (overigens zonder dat daar een sanctie op staat) binnen een jaar na dagtekening van het besluit bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor de gronden gelegen binnen de Ke- en Bkl-contouren. Concreet gaat het daarbij om de volgende contouren:

- de bij beslissing op bezwaar van 19 februari 2010 gewijzigde bijlage E met de Ke-contouren met berekeningsnummer ADECS Airinfra 20090611-163042,
- de bij beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 bijlage G met de Bkl-contouren met berekeningsnummer ADECS Airinfra 20040922-114612.

Het aanwijzingsbesluit schrijft tevens voor dat de contouren dienen te worden opgenomen in een bestemmingsplan en dat daarbij het Besluit geluidhinder grote luchtvaart en het Besluit geluidhinder kleine luchtvaart in acht dienen te worden genomen. Er is daarom gekozen om zo dicht mogelijk aan te sluiten bij deze besluiten en naar toepasselijke regelingen te verwijzen in de regels. Op deze wijze worden de bewoners van het gebied ook niet meer dan noodzakelijk beperkt in hun mogelijkheden.

JURIDISCHE REGELING

In de verbeelding is in samenhang met artikel 3 van de regels uitvoering gegeven aan de aanwijzing. In dit artikel wordt in 3.1 verwezen naar het Besluit geluidhinder grote luchtvaart en in artikel 3.2 verwezen naar het Besluit geluidhinder kleine luchtvaart.
Deze besluiten gaan uit van een algemeen norm die geldt voor respectievelijk het gebied dat is aangeduid met 35 Ke en 47 Bkl. Daarbinnen mogen alleen onder bepaalde voorwaarden geluidgevoelige gebouwen worden gebouwd (en woonboten worden geplaatst). Deze gebieden zijn aangeduid in de verbeelding met ‘Geluidzone – 35 Ke’ en ‘Geluidzone – 47 Bkl’. Ze gelden ook binnen de zones waar een hogere geluidbelasting is aangeduid (40 Ke, 45 Ke en 57 Bkl).
Onder bijzondere voorwaarden mogen in de gebieden met meer geluidbelasting (in het plangebied gelden 40 en 45 Ke en 57 Bkl) ook dit soort gebouwen worden gebouwd.

Artikel 3.1 verbiedt het oprichten van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen, alsmede woonwagenstandplaatsen[3], wanneer niet wordt voldaan aan het gestelde in de artikelen 4, 5 en 6 van het Bggl.

[3] In de zones zijn geen ligplaatsen voor woonboten aanwezig (zoals bedoeld in artikel 4, lid 2 van het Bggl).

In artikel 5 a en b van het Bggl wordt gesproken over respectievelijk 40 en 45 Ke. Dit is van toepassing op de gebieden die in de verbeelding zijn aangeduid met ‘geluidzone – 40 Ke’ en ‘geluidzone 45 Ke’.
Feitelijk komt het er op neer dat binnen het totale gezoneerde gebied geen nieuwe woningen zullen worden gebouwd. Vervangen van woningen mag onder voorwaarden wel en is geregeld in artikel 5 en 6 van het Bggl.

In artikel 3.2 is hetzelfde geregeld maar dan voor de twee Bkl-contouren die met geluidzone- 47 Bkl en geluidzone – 57 Bkl zijn aangeduid.

De overige regels uit het Bggl en Bgkl zijn niet van toepassing op dit bestemmingsplan of reeds voorzover nodig al toegepast. Zo zijn alle woningen binnen de geluidzones voorzover nodig geïsoleerd.

In dit plan is gekozen voor de term geluidzone omdat deze aansluit bij de nieuwe landelijke systematiek (SVBP 2008), die overigens op dit plan nog niet verplicht van toepassing is.

3 Economische uitvoerbaarheid

Dit plan heeft tot doel de nieuwe geluidzones rond luchthaven GAE planologisch te regelen. Ten aanzien van de financiering van de baanverlening zijn reeds uitgebreide procedures in het kader van de aanwijzing gevoerd.

In het kader van de baanverlenging worden wel kosten gemaakt (compensatiemaatregelen) en er is altijd een kans op planschade. Over deze kosten zijn afspraken gemaakt met GAE en het Rijk en zijn overeenkomsten gesloten.

Er worden geen nieuwe bouwplannen voorgenomen in dit plan. Gezien het vorenstaande is een exploitatieplan voor dit bestemmingsplan niet aan de orde.

4 Overleg en inspraak

Over de baanverlening en de gevolgen daarvan is in het algemeen uitgebreid overleg en inspraak gevoerd. Dit plan regelt uitsluitend de verplichtingen uit de eerder genoemde aanwijzing. Op grond van artikel 3.8, lid 2 Wro kunnen op de onderdelen die betrekking hebben op de aanwijzing geen zienswijzen worden ingediend. Met oog hierop is ook afgezien van een inspraaktraject. Het voornemen om geen officiële inspraak op dit plan te geven, is voorgelegd aan de gemeenteraad van Tynaarlo.

In het kader van de verplichtingen op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de navolgende instanties op 21 januari 2011 aangeschreven met het verzoek te reageren op dit voorontwerpfacetbestemmingsplan alsmede op de vergelijkbare partiële herziening voor de aangepaste geluidzonering in het Buitengebied van de gemeente Haren. Deze instanties zijn gedurende acht weken gelegenheid gegeven op de plannen te reageren.

Instantie	Naam	Adres	PC Plaats
1. Provincie Drenthe	t.a.v. mevrouw G. Akkerman	Postbus 122	9400 AC ASSEN
2. Provincie Groningen	t.a.v. de heer H.R. Roelofs	Postbus 610	9700 AP GRONINGEN
3. Waterschap Hunze en Aa's	t.a.v. de heer A. Geesken	Postbus 195	9640 AD VEENDAM
4. Waterschap Noorderzijlvest	t.a.v. de heer E. Ottens	Postbus 18	9700 AA GRONINGEN
5. Gemeente Noordenveld		Postbus 109	9300 AC RODEN
6. Gemeente Haren	t.a.v. de heer A. Keuning	Postbus 21	9750 AA HAREN
7. Ministerie van Infrastructuur en Milieu Inspectie VROM		Postbus 16191	2500 BD DEN HAAG
8. Ministerie van Infrastructuur en Milieu Inspectie Verkeer en Waterstaat	t.a.v. de heer K. Monster	Postbus 90653	2509 LR DEN HAAG
9. Ministerie van Infrastructuur en Milieu Rijkswaterstaat	t.a.v. de heer J. Wouda	Postbus 2301	8901 JH LEEUWARDEN
10 Luchtverkeersleiding Nederland		Postbus 75200	1117 ZT SCHIPHOL
11.N.V. Nederlandse Gasunie		Postbus 19	9700 MA GRONINGEN
12.Kamer van Koophan-		Postbus 134	9700 AC GRONINGEN

Instantie	Naam	Adres	PC Plaats
del voor Drenthe			
13. Het Drentse Landschap		Postbus 83	9400 AB ASSEN
14. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie	Directie-Noord	Postbus 20101	2500 EC DEN HAAG
15. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed		Postbus 1600	3800 BP AMERSFOORT
16. LTO-Noord		Postbus 240	8000 AE ZWOLLE
17. Natuur en Milieufederatie Drenthe		Hertenkamp 6	9401 HL ASSEN
18. Gemeente Haren	t.a.v. de heer A. Keuning	Postbus 21	9750 AA Haren

Op het verzoek om reactie te geven, zijn namens de instanties genoemd onder 1 tot en met 8 schriftelijke reacties of reacties per e-mail binnengekomen. In alle reacties wordt aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.